Nr. 4 Kraków, dnia 15. lutego 1907. Rok V

NOWY KOLEJARZ

ORGAN GALICYJSKICH KOLEJARZY.

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca.

Adres redakcyi i administracyi:
Kraków, plac Szczepański l. 7, II. piętro.

Prenumerata roczna 6 kor. — Półroczna 3 kor. — Kwartalna 1 kor. 50 hal. — Pojedynczy numer 30 hal.

Pojedyncze numery można nabywać w Krakowie w administracyi „Nowego Kolejarza" i w agencyi dzienników Wnej Salomonowej, Sławkowska 2 i w handlu papieru Wgo Aleksandrowicza. Plac Matejki l. 1

Ceny ogłoszeń według specyalnej umowy.

C. k. kolej północna.

(Ciąg dalszy.)

Już w poprzedzających artykułach odnoszących się do kolei północnej wykazaliśmy nadużycia, które gdyby miały miejsce na kolejach państwowych, to mimo całej pobłażliwości ich zarządów dla korupcyi grubszych ryb i protegowanych przyjemniaszków, większa część tychże zostałaby zdziesiątkowaną dyscyplinarkami i procesami karnymi. Dla tego też czytelnicy nasi ze sfer starszych kolei państwowych nie mogą wyjść ze zdziwienia, że sprawki takie mogły bezkarnie uchodzić, zwlaszcza ze niesumienność taka musiała przynosić skarbowi kolejowemu milionowe szkody.

Poprzedzający artykuł w tej samej materyi, co do robotnika **Owcaka** należy uzupełnić tym jeszcze szczegółem że gdy tenże zajechał z furami, aby zabrać nadpaloną kupioną przezeń szopę, chciano go przyaresztować za zabieranie jego własności i w tym celu zażądano nawet interwencyi policyi, która na szczęście widząc chłopa w swem prawie, odmówiła pomocy.

Kolej ta, co do której noszono się z myślą postawienia jej administracyi i sprawności ruchowej za wzór wszystkim kolejom państwowym, zaraz w pierwszych dniach po upaństwowieniu musiała się wyrzec tej sławy, w obec tego że wykryto świństwa których sprawcom należał się kryminał a nie wysokie odznaczenia.

Niektóre trafne uwagi w tej kwestyi poczyniła *Nowa Reforma* z dnia 26 stycznia b. r. w artykule pod napisem »Ostatni apel«, w którym między innemi pisze:

»Pomijamy na razie kwestyę, do jakich ostateczności byłby gospodarką swoją doprowadził dawny zarząd Nordbahnu, gdyby kolej ta nie została wreszcie upaństwiowioną. Pokazuje się, dopiero teraz niestety, że olbrzymie dochody niosąca linia kolejowa, miała wszystkiego za mało: lokomotyw, wagonów składów, porządnych dworców, — tylko synekur było bez liku. Kolej ta rujnowała kraje, przez które przechodziła, i musiałaby wreszcie podkopać ich najżywotniejsze interesa. Wystarczy na stwierdzenie tego faktu inwentarz parku kolejowego i choćby, jako dowód »ad oculos« — dworzec krakowski, ze swojemi składami i magazynami. Czegoś podobnego nie spotkałoby się w oddalonych guberniach Rosyi, usuwajacych się z pod kontroli centralnej.

Ale w Austryi istniała przecież ta kontrola nawet nad prywatną, »ces. król. uprzewilejowaną« koleją północną. Jak rząd wykonywał tę kontrolę? — gdzie się dzisiaj zapytać. I oto ten sam rząd, który jeszcze nie dostał absolutoryum z nadzorowania kolei północnej, obecnie tworzy z tej upaństwowionej linii osobny zarząd w zarządzie panstwowym, centralizując go w taki sposób w Wiedniu, że dworzec krakowski n. p. niema podlegać c. k. dyrekcyi kolejowej w Krakowie, lecz c. k. zarządowi kolei północnej w stolicy państwa.

Wprost wierzyć się nie chce, że na coś podobnego spokojnem okiem patrzył... minister dla Galicyi. Od czego on właściwie jest?«

Jakie szkody wyrządzała ta »wzorowa« kolej sąsiadującym z nią liniom kolei państwowej, za dowód niechaj posłuży fakt, że n. p. wozy idące z Krakowa do Podgórza, odsyła się zazwyczaj bez dokumentów transportowych. Wskutek czego wozy stoją po kilka dni w Podgórzu czekając na papiery, lub też idą dalej za dokumentami przewozowymi wystawionymi tymczasowo, tak zwanymi *Interims-Begleitscheine*. Taka manipulacya przedewszystkiem powiększa jeszcze brak wozów, przez nie wyzyskanie czasu i zdolności przewozowej, a powtóre naraża kolej na rzeczywiste straty wynikające z powodu przekroczenia terminów dowozowych *(Lieferzeitüberschreitung)*.

Wskutek niedbalstwa kolei północnej, wóz naładowany wołami Nr 36815, który dnia 17 października 1906 r. w nocy przywieziony został ze Słotwiny do Krakowa, stał tutaj aż do godziny 3 po południu, zamiast być odesłanym natychmiast do Grzegórzek, gdzie się znachodzi rzeźnia i torgowica miejska. Co miał począć kupiec z towarem który zamiast rano dostawiono mu dopiero po południu?

Tak samo wóz bydła z Kopyczyniec Nr. 49085 i wóz bydła z Rymanowa Nr. 28330 stały w Krakowie od nocy 28/10 do 12 godziny w południe i dopiero osobną lokomotywą odstawione zostały do Grzegórzek. Świadkiem dyrekcya kolejowa w Krakowie u której była z zażaleniem stratna strona.

Handlarze bydła w tej samej materyi wnosili również liczne skargi do ministerstwa kolejowego, jak n. p. skargi

przeciw kolei północnej o dwa wozy z Grybowa, zatrzymane w Krakowie przez kolej północną dnia 29 listopada

Handlarze gęsi żalili się w naszej redakcyi, że gęsiarki (wozy na gęsi) dyrygowane z Krakowa z kolei północnej do Nadbrzezia, nie przychodziły na czas, aczkolwiek na *Vorbahnhofie* po 15 wozów stało daremnie. — Nie dało się łapówki więc nie było i wozów. *Ne ma chliba, ne bude otczenasza.* — Z ogromnemi stratami trzymano przeto i żywiono gęsi w Nadbrzeziu, a w dodatku nie dostawiono ich na czas terminowy do Prus i Niemiec, wskutek czego za pół darmo musiano ich sprzedawać po terminie.

Takie to korzyści z kolei północnej odnosił handel krajowy!

Dzisiaj gdy kolej północna jest upaństwowioną nie powinno być żadnych trudności, czy przesyłka idzie tą lub ową linią. Na krakowskim dworcu północnym powstało zapchanie i przepełnienie stacyi wskutek tego że pociągów do Galicyi nie da się przepchać naraz przez wązką szyję, jaką tworzy kilka torów przejezdnych przez hale osobową, wskutek której cały ścisk powstaje. Nikt z mędrców kolei północnej nie wpadnie jednak na najprymitywniejszy w świecie pomysł pozbycia się przepełnienia przez dyrygowanie pociągów do Podgórza przez Bonarkę.

Nie tylko pojedyncze wozy ale całe pociągi z węglem stoją po kilka dni na *Vorbahnhofie*, a tu lament o węgle i niesłychana drożyzna węglowa przy tak niezwyklej ostrej zimie. Stacye codziennie telegrafują i urgują wozy z węglem, *Nordbahn* w Krakowie pozostaje jednak niewzruszony. Los ten spotyka szczególnie wozy pruskie, które niepotrzebnie stoją i nic nie zarabiają, podczas gdy prasa codziennie narzeka na brak wozów.

W Krakowie n. p. stały następujące wozy niepotrzebnie:

od	1/1	wóz	*Breslau*	Nr. 38397	dla	Grzegórzek	stał	42	godz.
»	1/1	»	*Elsass Lotr*	15909	»	»	»	42	»
»	3/1	»	*Coln*	49265	»	»	»	85	»
»	3/1	»	*Kattowitz*	75519	»	Mogiły	»	49	»
»	3/1	»	*Essen*	58289	»	Dąbie-Piaski	»	51	»
»	18/1	»	*Erfurt*	25348	»	Bieńczyc	»	54	»
»	18/1	»	*Essen*	29206	»	Grzegórzek	»	42	»
»	25/1	»	*Breslau*	52679	»	Bieńczyc	»	153	»

Jednym z »chwalebnych« zwyczajów w tej anarchicznej gospodarce jest niedostawianie wagonów do wyładowania w jak najkrótszym czasie po nadejściu, przez co w pierwszej linii zwiększa się brak wozów, a powtóre traci się ponale jak n. p. miało miejsce z wagonem E. L. B. T. (Lwów-Bełżec) który przyszedłszy dnia 7 maja do Krakowa dopiero dnia 12 maja dostawiony został do wyładowania, bez obowiązku złożenia penale za 5 dni gdyż winę ponosiła tutaj kolej.

Wóz Nr. 26894 przyszedł 9 maja 906, a wyładowano go bez zaliczenia ponale dopiero dnia 16 maja, 7 dni przeto wóz ten stał bezczynnie nie wyzyskany.

Dnia 25 maja 15 wozów niedostawionych stronom do wyładowania stało bezużytecznie od dnia 23 maja, również bez zaliczenia penalów.

Gotz Okocimski wniósł w tym czasie energiczne zażalenie na zawiadowstwo kolei północnej w Krakowie, z powodu że zatrzymano tutaj transporty próżnych beczek po kilkanaście dni. Browar w Okocimie ponosił wskutek tego ogromne straty.

Nawet z wojskowością w czasie tegorocznych manewrów obchodzono się bardzo po macoszemu, bo oprócz niedołężnej wysyłki koni wojskowych, o czem pisaliśmy w poprzedzających numerach, aż 3 transporta wojska odeszły dnia 20 sierpnia 1906 r. bez żadnych dokumentów rachunkowych, gdyż p. ekspedytor Reisner zaniechał uczynić potrzebnych doniesień kasie osobowej.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Systematyczne krzywdzenie podurzędników kolei państwowych.

Trudno pojąć jak taka instytucya jak c. k. koleje państwowe może krzywdzić systematycznie swój personal przy każdej nowej w życie wchodzącej reformie socyalnej przedsięwziętej w kierunku poprawy ekonomicznych warunków bytu.

Najjaskrawszym przykładem tej nierównomierności są podurzędnicy kolei państwowych.

W myśl pragmatyki służbowej wymaga się od tych funkcyonaryuszów niższej szkoły średniej, traktuje się ich jednak zupełnie odmiennie aniżeli przy wszystkich innych c. k. urzędach państwowych. Bo podczas gdy przy innych urzędach państwowych funkcyonaryusze z niższą szkołą średnią mają szanse zostać urzędnikami rachunkowymi, administracyjnymi i manipulacyjnymi, to przy c. k. kolei państwowej funkcyonaryusze ci mogą zostać tylko podurzędnikami bez żadnych widoków dosłużenia się nawet po latach rangi urzędniczej.

Jako przykład pod tym względem niech posłużą kanceliści kolejowi.

We wszystkich c. k. urzędach są kanceliści urzędnikami z prawem awansu aż do VIII-mej a nawet i VII-mej rangi, tylko przy c. k. kolei państwowej, chociaż właśnie instytucya ta posługuje się kancelistami wyłącznie tak jak urzędnikami administracyjnymi, specyalnie zaś na posadach które powinny być obsadzone urzędnikami rachunkowymi, nie mianuje się ich urzędnikami.

Nierzadko też zdarza się, że kanceliści przy kolei państwowej pracują jako urzędnicy konceptowi lub też w działach technicznych latami całemi, również bez żadnych widoków awansu na urzędnika, choćby im się to prawnie na podstawie ich działalności należało.

Ludziom tym każe się wykonywać czynności urzędników konceptowych, technicznych lub rachunkowych w całem tego słowa znaczeniu, niedając nic w zamian bo ludzie ci nie mają matury.

Podobnie zupełnie dzieje się z tak zwanymi »Stationsmeisterami« których zwie się szumnie urzędnikami ruchu podczas gdy oni również są tylko podurzędnikami. Inni funkcyonaryusze będąc kasyerami osobowymi lub frachtowymi tak zwanymi »rechnungslegerami« a nawet i samoistnymi naczelnikami stacyi o tym samym zakresie działania co i urzędnicy kolejowi, nie mają również prawa osiągnięcia rangi urzędnika.

Niechcąc wyliczać wszystkich innych jeszcze kategoryi podurzędników kolejowych u których również mianowanie tychże urzędnikami na podstawie ukończonej niższej szkoły średniej i długoletniej służby uzasadnionem by było.

Na dowód niech posłuży kilka tylko przykładów, że twierdzenie iż c. k. kolej państwowa podurzędników swych systematycznie krzywdzi, nie jest gołosłownem:

1) Do roku 1905 mógł każdy podurzędnik lub też inny funkcyonaryusz zdawać przy kolei tak zwany »Aufnahmsprüfung« a po zdaniu tegoż zostać urzędnikiem. Postanowienia to zostało w roku 1905 zniesione.

2) Podurzędnik pełniący służbę ruchu, zostawał po dziesięcioletniej zadowalniającej służbie przy kolei państwowej bez żadnych dalszych jakichś egzaminów urzędnikiem. I to postanowienie zostało również w roku 1904 zniesione.

3) Słynna regulacya płac przy c. k kolejach państwowych z dniem 1 listopada 1899 przeprowadzona przyniosła podurzędnikom dalszą krzywdę a mianowicie:

Pierwsza płaca podurzędnika kolejowego wynosiła do czasu regulacyi 1000 koron tak samo jak i u urzędnika. Przy regulacyi otrzymali urzędnicy podwyżkę z 1000 na 1400 koron podurzędnicy zaś tylko z 1000 na 1100 koron.

Od tego czasu urzędnicy otrzymali z dniem 1 lipca 1906 dalszą podwyżkę o 200 koron t. j. z 1400 na 1600 koron, podczas gdy podurzędnicy pozostali nadal przy płacy 1100 koron.

4) Szumne dobrodziejstwo nadane podurzędnikom kolejowym przez dbające o nich c. k. ministerstwo kolejowe pod tytułem automatycznego awansu zamiast polepszyć i tak już smutne położenie jeszcze je pogorszyło.

Przed wprowadzeniem automatycznego awansu mógł podurzędnik z płacą 1100 koron w przeciągu 19 lat osiągnąć płacę 2200 koron, dziś zaś musi czekać na otrzymanie pensyi 2200 koron od czasu mianowania na 1100 koron w normalnych stosunkach całe 25 lat czyli o 6 lat dłużej, ładne zatem polepszenie.

5) Urzędnicy i podurzędnicy są członkami jednego i tego samego funduszu pensyjnego i płacą zupełnie jednakowe wkładki. Przy jednakowych poborach jest jednakże wymiar pensyi w razie spensyonowania dla podurzędnika mniejszy aniżeli dla urzędnika a mianowicie:

Przy dziesięciu latach służby zaliczonej do funduszu pensyjnego otrzyma:

urzędnik		podurzędnik		
z płacą kor.	pensyę kor.	z płacą kor.	pensyę kor.	zatem mniej kor.
1600	800	1600	640	160
1800	800	1800	720	80

Co do wymiaru pensyi dla wdów i dodatków na wychowanie dla dzieci są jeszcze bardziej rażące różnice między podurzędnikami a urzędnikami n. p. wdowa po

urzędniku			podurzędniku				
	otrzyma			otrzyma			
z płacą kor.	pensyę wdowie	dodatek na 1 dziecku	z płacą kor.	pensya wdowie	dodatek na 1 dziecku	zatem	mniej
1600	800	160	1600	600	120	200	40
1800	800	160	1800	600	120	200	40
2000	800	160	2000	666	134	134	26
2200	800	160	2200	732	146	68	–14
2400	800	160	2400	800	160		
2600	1000	200	2600	866	174	134	26

Czyż takie nierównomierne traktowanie członków jednego i tego samego funduszu pensyjnego przy jednakowych ciężarach jest ludzkiem i słusznem?

Co do urlopów dla wypoczynku tak zwane *Erholungs-Urlaube* które i tak nader rzadko podurzędnikom się udziela jest dotyczące postanowienie pragmatyki służbowej dla podurzędników w stosunku do urzędników także krzywdzącem bo przy pełnieniu tych samych czynności służbowych otrzymuje

przy latach służby	urzędnik	podurzędnik
do 10	14 dni	8 dni
od 10 do 20	3 tyg.	10 dni
wyżej 20	4 tyg.	14 dni

Jakkolwiek c. k. kolej państwowa jaka instytucya rządowa sama niepowinna dopuszczać nawet do tego by personał był nierównomiernie traktowanym bo to z czasem cierpliwość personalu wyczerpać i nieobliczalne konsekwencye za sobą pociągnąć musi, to z drugiej strony i podurzędnicy kolejowi położeniu swemu bodaj w części są winni.

Gdy inne kategorye funkcyonaryuszy kolejowych od lat już w zorganizowanych szeregach o poprawę swej ciężkiej doli walczą, to podurzędnicy kolejowi, a przynajmniej pewna część tychże trzymała się dotychczas od tej walki z daleka.

Podurzędnicy myśleli sobie że kolej państwowa w uznaniu ich aż nadto lojalnego postępywania, sama coś bodaj dla nich uczyni, pomylili się jednak grubo Drogą tą doszli dziś do tego że kolej z nimi kompletnie się nie liczy i jedna krzywda spada za drugą.

Czas zatem najwyższy obudzić się z tego gnuśnego uspienia i stanąć jak jeden mąż do walki o byt z hasłem: »jeden za wszystkich a wszyscy za jednego«, a wówczas i pokrzywdzanie ustanie i podurzędnicy także lepszą przyszłość wywalczyć sobie będą mogli.

Zszeregowanie jednak kolejarzy do walki o byt niepowinno odbywać się wedle rang i kategoryi pojedynczych w ciasnych ramach poszczególnych klubów, kółek i kółeczek ale jedynie tylko w organizacyi bezpartyjnej zawodowej obejmującej ogół kolejarzy od najwyższego do najniższego bo tylko wówczas i tak zorganizowani kolejarze w tej ciężkiej walce, zwycięstwo na pewno odnieść mogą a nawet muszą.

Dalej zatem szczerze do dzieła a sukces moralny i materyalny nieda długo na siebie czekać.

Podurzędnik c. k. kolei państwowej.

Zapędy czerwonej mafii.

Na dzień 27 stycznia b. r. niby »komitet podurzędników z okręgu dyrekcyi Stanisławowskiej« zwołał poufne zgromadzenie.

Na zgromadzenie to zjechało się około 50 podurzędników jak baumistrzów blokmistrzów, mostowych, kancelistów i nadkonduktorów. Domyślaliśmy się z góry że zgromadzenie to zwołane zostało przez »towarz.« Kaczanowskiego i w samej rzeczy okazało się że zaproszenia były wydane nakładem, nikomu nieznanego indywiduum niejakiego Dawida Badnera. Indywiduum to po zagajeniu zgromadzenia przez »towarzysza« Symforcia Kowalskiego, pierwsze głos zabrało, pletąc koszałki opałki, niby historyę organizacyi od początku istnienia. W gruncie rzeczy zaś nie mając o tym najmniejszego wyobrażenia, między innemi, jak każdy płatny naganiacz oszustów centralnych, zeszedł także na temat rzekomej potęgi wielkości »centrali i »wielkich« jej czynów, które miały przynieść już tyle korzyści kolejarzom«, i dodając nawiasem że jeżeli korzyści te były dotychczas małe, to winę ponoszą sami kolejarze, którzy tak mało funduszów dostarczają tej zgrai oszustów i pokrywaczy złodziei, gromadzących się w tej »Centrali«.

W dalszym toku swej »podniosłej« mowy Demostenes ten zeszedł na temat obstrukcyi kolejarzy w r. 1905, podnosząc do niebios zasługi »Centrali« położone około stworzenia tej rezystencyi i doniosłego znaczenia jej dla kolejarzy, zakończenia ugody (czytaj zdrady p. red.) z Ministerstwem. Szczytem nieznajomości bieżących spraw, było twierdzenie tego naganiacza, że ustawę o polepszeniu bytu urzędników i służby państwowej ma się zawdzięczać socyalnej demokracyi.

W końcu zaapelował do zgromadzonych podurzędników aby bez względu na przekonania polityczne wstąpili gremialnie do »centralnej organizacyi«, która jedynie ogół kolejarzy zbawić może, bo to organizacya czysto zawodowa (?) opierająca się na grupie posłów, którzy muszą to czynić co im »Centrala« rozkaże.' (Więc czemuż grupa ta nic nie uczyniła?)

Następnie zabrał głos kolega Pelechowicz, który przechodząc historyę organizacyi ponownie zbijał punkt za punktem, wywody naganiacza Centralnego, co mu tem łatwiej było, że przytoczone przez to płatne indywiduum okoliczności i niedorzeczności wylęgły się wyłącznie w jego tylko mózgownicy i czemu przeczą jaskrawe fakty.

W pierwszej linii kolega Pelechowicz omówił wysiłki inteligentnych jednostek z pośród kolejarzy w celu stworzenia organizacyi krajowej jeszcze wówczas, kiedy żaden z »ptaków niebieskich« nie wpadł na pomysł stworzenia dla siebie i swoich wspólników t. zw. Centrali« a mającej im

zapewnić pańskie niezawisłe utrzymanie Omówił założenie »Galicyjskiego stowarzyszenia kolejarzy» historyę tegoż, zasługi i ofiary kolegi, kolejarza Bachowskiego, wyrzuconego wraz z rodziną po 17-tu letniej służbie przez Zarząd kolei na bruk. Poruszył sprawę przejścia stowarzyszonych kolejarzy galicyjskich bez wszelkich zastrzeżeń do »Centrali» wtenczas, gdy jeszcze wierzyli, że ci którzy tak miodopłynnemi frazesami walczyli, rzeczywiście są jedynie sprawie kolejarzy oddani.

W czterech latach potem zlaniu się organizacya centralna doszła do ogromnego rozwoju nie tylko w Galicyi ale też we wszystkich prowincyach austryackich, pierwsi jednak Czesi przyszli do przeświadczenia, że znachodzą się w rekach pewnego szczupłego grona »ptaków niebieskich», które nie sieją nie orzą, a po pańsku żyją, nie mających nigdy nic wspólnego ze służbą kolejową, a przybrawszy do spółki t. zw. komitet rządzący składający się w części ze strohmanów z pośród kolejarzy wierzących ślepo oszustom.

Czesi po bezowocnych wysiłkach aby absolutyzm tych indywiduów złamać i wprowadzić obszerny zarząd krajowy złożony wyłącznie z kolejarzy, zrzucili to przebrzydłe jarzmo i stworzyli u siebie potężną organizacyę krajową, z którą się wszystko liczy.

Za Czechami opamiętali się i kolejarze galicyjscy, zażądali energicznie współudziału w zarządzie organizacyi, skutkiem czego wywołali szalony opór w komitecie tych drabów, którzy ze swego stanu posiadania ani na włos ustąpić nie chcieli To pobudziło kolejarzy do czujności i w pierwszej linii zwrócili uwagę na manipulacye kasową i w ogóle na administracyę. Nie długo potrzeba było badać, gdyż w krotce przyszli do niezbitego przekonania że zwłaszcza w Galicyi eksponowany wspólnik centralnych wyzyskiwaczy, na posadzie »krajowego sekretarza» Kurowski, nie kontrolowany przez nikogo, popełniał malwersacye i zażądali energicznie przedłożenia sprawozdania z czynności i rachunków. Aczkolwiek po wielkiej walce uczyniono zadość temu żadaniu, to już »Naprzód», »Eisenbahner» i »Kolejarz» umieściły komunikaty, że jakaś komisya udzieliła absolutoryum Kurowskiemu tak z czynności jakoteż i z rachunków. Już pobieżne przeglądnięcie tego »Sprawozdania» przekonało opozycyonistów, że dopuszczono się poważnych oszustw i kradzieży wkładek zorganizowanych kolejarzy. Wystąpiono przeto otwarcie nie tylko przed »Zarząd centralny» ale zaapelowano wprost do przewódcy socyalistów galicyjskich Daszyńskiego. Skutek był ten, że pomimo argumentacyi Daszyńskiego i całego sztabu generalnego socyałów galicyjskich, kolejarze galicyjscy na konferencyi w Przemyślu w r. 903 większością głosów uchwalili usunąć Kurowskiego, którego sztabowi wspólnicy po długiej walce umieścili w kasie chorych w Krakowie dając mu nagrodę za despekt jaki go spotkał za pracę przynoszącą takie korzyści wspólnikom »towarzyszów».

Ogół kolejarzy usunął się instynktowo od tej szalbierczej organizacyi, a »Centrala» wolała dopuścić do rozbicia się formalnego organizacyi w Galicyi jak poświęcić jednego oszusta, przed którym, ze strachu przed jego ewentualnemi rewelacyami, drżała nie tylko cała »Centrala» ale i cały sztab socyalistyczny nie wykluczając ich papieża.

W dalszym toku swej mowy, przedstawił Pelechowicz fakta, jakich starań dokładała garstka ieteligentnych kolejarzy aby wprowadzić do sekretaryatu kontrolę kasową, jak do tego niedopuszczono nawet pomimo uchwał konferencyi, które zwoływano tylko dla pozoru, bo z uchwał tychże »Centrala» sobie zawsze drwiła i ignorowała.

Mowca wskazując na postąpienie więcej kulturnych Czechów, zaapelował do zgromadzonych kolegów aby stworzyli silną krajową organizacyę, zrzucili z siebie zwierzchnictwo naganiaczy z ulicy, którzy nie mając najmniejszego pojęcia o naszych bolach i potrzebach, zlecieli się jak kruki na żer.

W odpowiedzi na te rewelacye kolegi Pelechowicza, rzucił sia na niego naganiacz centrali jak opętany, utrzymując że Pelechowicz chce mieć organizacyę bez polityki, a występuje wrogo przeciw centralnej organizacyi tylko pozornie, gdyż zalddwie przed przed paru dniami w obec nadkonduktora Torunia we Lwowie wyraził się, że z chęcią wstąpiłby do organizacyi centralnej (Pelechowicz woła *bezczelne kłamstwo! od 4-ech lat z Toruniem jednego słowa nie zamieniłem!*) dalej że zreformowanie Zarządu Centrali zależy od kolejarzy samych, którzy w organizacy centralnej mają zupełną autonomię!?

Następnie p. Dawid Badner napadł w sposób ubliżający na kolegę weterana Bachowskiego.

Bezpośrednio po tym płatnym naganiaczu zabrał głos kolega Krzemieniecki mniej więcej w ten sposób:

»Aczkolwiek należę do centralnej organizacyi nie pozwolę nikomu ubliżyć koledze Bachowskiemu, znam go od ławy szkolnej i z wojska, a nadto służyliśmy przy kolei razem, jest to jedynostka, między kolejarzami wyjątkowa, charakteru czystego jak łza, która pierwsza poruszyła kolejarzy galicyjskich do życia organizacyjnego i która wskutek tego po 17 letniej służbie została wraz z rodziną przez Zarząd kolejowy na bruk wyrzucona hańba zaś organizacyi kolejarzy, która zasługi kolejarza — weterana tego nie uznaje i w Zarządzie swoim go nie ma. *(Oklaski).*

Następny mowca dr Seinfeld w spokojnem przemówieniu nawoływał do przystąpienia do »Centrali», gdyż o ile on wie i z nią się styka znachodzi zawsze wszystko w porządku.

Pelechowicz chciałby organizacyę oparkanić rzekomo tak aby inne zawody nie miały do niej przystępu a przecież i kolejarze są obywatelami i powinni obywatelskość swoją i na drugich przelewać.

Kolega Pelechowicz w ponownem przemówieniu na dowód anachronizmu panującego w Centrali zapytał wszystkich obecnych zorganizowanych czy miał już ktoś sposobność widzieć kiedy sprawozdanie rachunkowe Centrali? »Ja go mam, mówił, »i na podstawie sprawozdań w ręku mym znachodzących się od trzech lat z górą publicznie nawołuję, że kolejarze galicyjscy idąc ślepo na lep miodopłynnych, mówek różnych agitatorów płatnych przez Centralę, są wyzyskiwani przez oszustów i pokrywaczy złodziei centralnych i ci muszą te zarzuty znosić z cielęcą pokorą, gdyż zaskarżywszy mnie, niezbicie zostaliby zdemaskowani!»

»Do was koledzy, podurzędnicy, którzy stanowicie inteligentniejszą część kolejarzy zwracam się z przestrogą, jeżeli postanowicie przystąpienie do Centrali patrzcie w pierwszej linii tym panom na palce, a jeżeli juz zechcecie tam jakiś czas pozostać to w razie spostrzeżenia oszustw milczcie, bo z chwilą kiedy zażądacie kontroli i współudziału w Zarządzie to was, wyrzucą».

»Panu drowi Seinfeldowi na jego twierdzenie postawię zapytanie: Proszę mi powiedzieć coby p. mecenas ze mną zrobił, gdyby między adwokatami w ich organizacyi na poufnem zgromadzeniu, ja zechciał być obecnym i przemawiać? jestem pewny, że Pan byłbyś pierwszym który kazałbyś mnie za drzwi wyrzucić».

Kaczanowski w swoim »Kolejarzu» przedstawił przemowę kolegi Pelechowicza jako »homorystykę», bo i cóż miał mówić usłyszawszy sprawozdanie swego wysłannika? czyż publicznie miał się przyznać że tę bandę napiętnowano jako złodziei, oszustów i ogłupiaczy kolejarzy galicyjskich.

Kilku z obecnych podurzędników zgłosiło niby swoje przystąpienie do Centrali ale byli to tacy, którzy mając masło na głowie, zobowiązali się płacić podatek »towarzyszom» aby być wolnymi od takich nawoływań, jak to spotkało jednego z tutejszych banmistrzów za którym wołano »oddaj kury któreś chłopom powydzierał», gdyż tego tylko nauczyła ich organizacya.

Omega.

Listy z przestrzeni.

Kraków. *(Ogrzewalnia kolei północnej).* Naczelnikiem ogrzewalni dawnej kolei północnej jest inżynier niejaki Zapałowicz, niby Polak, — jednakowoż wystrzegający się używania języka polskiego w zetknięciu z podwładnym personalem tak zapamiętale, jak djabeł święconej wody. Co zaś do zdolności swoich inżynierskich, to pan Zapałowicz złożył „świetny" z nich egzamin w dniach 24 i 25 marca 1904 r. jako rzeczoznawca sądowy w sprawie katastrofy Marcinkowickiej mającej miejsce dnia 31 lipca w nocy między Nowym Saczem a Marcinkowicami. Pan Zapałowicz już wówczas zapisał się niezatartemi głoskami w pamięci biednych oskarżonych, stając w obronie nadłamanego sprzęgła, (z powodu którego nastąpiło rozerwanie się pociągu), utrzymując jako „fachowy" rzeczoznawca, że naderwane sprzęgło mogło być cierpianem i że urwanie się pociągu i cała katastrofa nie zależała od złego sprzęgła ale od niedbalstwa (!) obwinionych. Natomiast drugi rzeczoznawca p. Glauber naczelnik stacyi ze Szczakowej przypisał wypadek wadliwości sprzęgła. Nawet niefachowcy drwili sobie z takiego rzeczoznawstwa, które zardzewiałe nadłamanie sprzęgła nie uważa za przyczynę katastrofy. Z powyższego widzimy, że z p. Zapałowicza nieszczególny inżynier, a nawet złośliwi podejrzywają go, jakoby technikę kończył w kamieniołomach.

Trzeba jednak przyznać, że pan Zapałowicz w gębie natomiast jest niezrównanym inżynierem, używając odnośnie co do maszynistów wyrazów, znanych co prawda tylko w kamieniołomach. Przedewszystkiem starych zasłużonych maszynistów traktuje przeważnie przez *ty* albo *wy*, co przy „stacbanach" surowo jest zakazanem, zaś p. Zapałowiczowi przypominamy, że obecnie znachodzi się już przy „stacbanie", *und die schonen Tage von Aranjuez sind vorüber.* Tak, tak panie Zapałowicz: Minęły piękne dni nordbańskiego Aranchuezu!... Zwykle p. Zapałowicz traktuje maszynistów takimi epitetami jak *Trotel, Mordstrotel, Spitzbube, bałwan* etc. Przy tem wszystkiem złośliwość jego objawia się szczególnie w przedrzeźnianiu się maszynistom i drwiącem naśladowaniu ich sposobów wysławiania się, co doprowadza do bezsilnej cichej pasyi tych niewolników „nordbańskiego" systemu. Serce się kraje z oburzenia, słysząc jak taki kacyk „nordbański", uważający się panem życia i śmierci swego personalu, odprawia maszynistów słowami: *Marsch hinaus! Schauen Sie dass Sie hinauskommen!*

Pewien maszynista opowiadał nam, że po takim przyjęciu łzy mu stanęły w oczach i gdyby w tej chwili miał rowolwer albo nóż w ręce, nie ręczy ażali nie pomściłby tej zniewagi, pochodzącej z ust brutalnego tyrana.

W obec takiego postępowania p. Zapałowicza, nasuwa się pytanie, czy w maszynistach dawnej kolei północnej nie ma już ani odrobiny ambicyi, honoru i poczucia osobistej godności; że pozwolą się traktować, w tak poniżający sposób? Tą potulność naszych maszynistów można sobie tłómaczyć tylko tem, że są to ludzie zahukani teroryzmem Zapałowicza, wskutek czego czują się zupełnie zgnębieni z jednej strony moralnie, a z drugiej strony fizycznie amerykańskim turnusem.

Sądzimy że samym maszynistom nie byłoby przyjemnie, gdybyśmy w przyszłości nadal chcieli odsłaniać sposoby, jakimi pozwalają się traktować. W ich własnym przeto interesie radzimy im, aby skupili reszty swych sił duchowych i pokazali p Zapałowiczowi, że nie wszystko jeszcze w nich zamarło i że czują się ludźmi zdolnymi do oparcia się brutalnemu despotyzmowi kacyka.

Upaństwowienie kolei północnej powinno być dla nich odrodzeniem, powinno im dodać sił do stawiania opozycyi nadużyciom urzędnika, którego obowiązują te same przepisy personalne, nakazujące zgodliwość i wzajemne poszanowanie funkcyonaryuszów między sobą. Powinni zrozumieć, że dawniej nie mieli się do kogo odnieść z zażaleniem lub skargą i że teraz wszystko się zmieniło, mimo że p. Zapałowicz i podobni jemu ściskają jeszcze pięść i brwi groźnie marszczą. Że teraz po nad p. Zapałowiczem jest jeszcze wyższa władza, są jeszcze instancye, które potrafią samowolę i gwałty jego ukrócić. Wobec tego zmienionego stanu rzeczy, pan Zapałowicz niech tylko popróbuje iść na przebój, a wnet doczekamy się, jak głowę o mur sobie rozbije.

Dzięki tej potulności personalu maszynowego pracuje się obecnie przy upaństwowionej już kolei północnej po 30 do 40 godzin bez przerwy! Po czem następuje 6, 7 do 11 godzinny wypoczynek. Rozporządzenie ministeryalne o regulacyi czasu pracy nie wchodzi bynajmniej u nas w życie, mimo że już 4 miesiące jesteśmy upaństwowionymi kolejarzami.

Pan Zapałowicz ze swej „najlepszej" strony zaraz na wstępie dał się poznać maszynistom, przysłanym tutaj na zastępstwo ze Lwowa, Przemyśla i Jarosławia. Stał się on dla tych ludzi wprost niemożliwym tak że po dwóch albo trzech dniach pod różnymi pozorami popowracali oni do swych ogrzewalni.

Zapałowiczowi wydawało się, że ma ze swym potulnym zahukanym personalem do czynienia. Tymczasem personal ten pokazał, że nie jest zmuszonym znosić czyichś brutalności i braku towarzyskiej przyzwoitości.

Głównym zaś powodem usunięcia się od substytucyi w Krakowie były brudne i nad wyraz niechlujne sypialnie dla odkomenderowanych maszynistów i palaczów.

Przysłani palacze z galicyjskich ogrzewalni już drugiego dnia pouciekali, nie mieli bowiem gdzie i na czem sypiać. Cała pościel bowiem składa się z krótkiego brudnego worka wypchanego słomą, do przykrycia służy nie mniej niechlujny koc, o prześcieradłach zaś w tej ogrzewalni nikt niema pojęcia.

Gdy zaś Zapałowicz zdziwiony rzekomymi grymasami i wybrednością „stacbańskich" palaczy, utrzymywał, że to przecież całkiem przyzwoite (!) noclegi, odpowiedzieli mu palacze, że jeżeli pan Zapałowicz bodaj jedną noc prześpi razem z nimi na tej pościeli, to oni gotowi są przez cały czas na niej sypiać. Rzecz jasna że p. Zapałowicz nie zgodził się na taki układ, palacze przeto i maszyniści odjechali.

Sprawa ta była przedmiotem dochodzeń ze strony generalnej inspekcyi. Zapałowicz tłómaczył się przed inspektorem generalnej inspekcyi Hoszowskim, że palacze i maszyniści nagabywali go o zaliczki i że chcieli tylko bawić się siedząc w restauracyach i nic nie robić.

Tu znowu wykluła się niezdarność p. Zapałowicza jako urzędnika administracyjnego. Żądanie zaliczek w obcej miejscowości jest bowiem rzeczą całkiem naturalną i o to p. Zapałowicz powinien był się postarać, żaden bowiem maszynista ani palacz nie ma kapitałów, aby z nich zabierał po trochę do obcych miejscowości. Ludzie ci zaś musieli się odżywiać a więc musieli w restauracyach przebywać, albo wysiadywać w nich, gdyż w koszarach p. Zapałowicza było takie przesiadywanie wprost rzeczą niemożliwą.

W dalszym ciągu o gospodarce p. Zapałowicza napiszemy jeszcze w następnym numerze, dzisiaj zaś na zakończenie odnosimy się jeszcze tylko do panów dozorców maszyn, aby zechcieli zmienić swój sposób postępowania z personalem maszynowym, w przeciwnym bowiem razie także i oni otrzymają swą cząstkę w naszem piśmie.

Nakoniec dla ilustracyi stosunków w tej naszej mordowni ogrzewalnianej pozwolimy sobie przytoczyć następujący liścik jednego z funkcyonaryuszów tutejszej ogrzewalni do jednego z dozorców maszyn:

> Panie Mylius! Prosze do mnie dzisiaj posłać jakiego chłopa z hajcu o godzinie 6 wieczor na Radziwiłłowska 14 partor, celem zaniesienia walizki na kolej. — Ale z pewnością bo czekam! N. N...

(Dalszy ciąg nastąpi).

Brody. Zaznaczamy raz jeszcze, Że gospodarka p Kaftena w stacyi brodzkiej jest obrazem kompletnej anarchii p. Kaftenowi rozchodzi się wyłącznie tylko o ocalenie swoich ubocznych dochodów, reszta zaś może sobie tonąć w bezrządzie i braku nadzoru. Podwładni biorąc sobie przykład z swego szefa, odznaczają się takim samym indyferentyzmem dla swoich obowiązków, a głównym przedmiotem ich troski jest wyzyłowanie z kogoś kubana, chociażby w najbezczelniejszej formie i najbrudniejszej postaci

Inni zamiast pilnować służby dowolnie wyjeżdżają sobie na polowania. Pan Kaften jest zaś bezsilnym w obec takiej samowoli. Bo jakże występować przeciw ludziom, którzy go mają w swej mocy? Jedni polują i używają kompletnej niczem niezamęconej swobody, pod-

czas gdy brudzy za nich i za siebie ciężko pracują bez żadnego uznania i wydoków wynagrodzenia ich wysiłków przekraczających sferę ich obowiązków. Są znowu inni dla których służba jest tylko ubocznym interesem, a natomiast prywatne geszefciarstwo jak licytacye, budowa domów, sprzedaż i kupno starych materyałów kolejowych jest głównem ich zajęciem i motorem poruszającym wszelkie sprężyny ich życia. Obok tych swobodnych nicponiów żyje kilku potulnych lichopłatnych funkcyonaryuszów, którzy w przygnębieniu przypatrują się tym nadużyciom i z sercem zatrutem żalem i niesprawiedliwością ciągną za wszystkich ciężar obowiązków służbowych władowanych na ich barki bez protestu z ich strony.

Do sanacyi tych opłakanych stosunków zabiera się teraz sama dyrekcya — Ale dyrekcya jak dyrekcya. Zamiast od góry łeb ukręcić hydrze. Zamiast zabrać się najpierw do Klaftena, zaczyna od maluczkich i Bogu ducha winnych funkcyonaryuszów, grożąc im karami i odpowiedzialnością za wszelkie nieporządki.

Organ dyrekcyjny wysłany do Brodów widocznie pod wpływem artykułów *Nowego Kolejarza*, zamiast zrobić protokół z Klaftenem i przesłuchać świadków wskazaaych przez to pismo, wziął na męki magazynierów i tymże począł grozić i przedstawiać, aby nie pozwolili stronom włóczyć się po placu i magazynach, i aby strony nie rządziły się bez wiedzy organów kolejowych. Magazynier tem chętniej stosuje się do owych zleceń ze względu na liczne kradzieże popełnione na placu i w magazynach. Wszystko jednak nadaremnie, gdyż dobrym chęciom takiego funkcyonaryusza stoją w poprzek zarządzenia Klaftena i w końcu jego pogróżki, że będzie magazynierów suspendował, napędzał, karał i t. p. jeżeli będą robić trudności stronom, i nie pójdę im na rękę.

Niedołęstwo Klaftena daje się odczuwać nietylko w służbie komercyalnej, ale zaczyna już ono zakradać się i do służby ruchu jak tego dowodzą następujące przykłady:

Dnia 20 grudnia 1906 r. pociąg towarowy Nr. 1671 wskutek fałszywego ustawienia zwrotnic wjechał na tor, na którym gotowy do odjazdu obsadzony już podróżnymi, stał pociąg osobowy Nr. 1612. Dzięki tylko przytomności maszynisty i personalu pociągu osobowego, że zdołano w sam czas wstrzymać pociąg ciężarowy, tak że tenże na kilka kroków zaledwie zatrzymał się przed pociągiem osobowym.

Kilka sekund zaledwie rozstrzygało tutaj o wielkiej katastrofie, która setki tysięcy byłaby kosztowała skarb kolejowy. Służbę ruchu pełnił apjunkt Krenzel faworyt Klaftena podlizujący się temuż na każdym krokn. Krenzel zamiast pilnować służby, czupierzył się i wymuskiwał w podróż do Lwowa, a przy wjeździe pociągu Nr 1671 do stacyi nie był ani na placu ani w biurze rucnowym. Krenzel nie zdając sobie nawet wcale z tego sprawy, jak wielkiej katastrofy przed chwilą miał się stać przyczyną, najspokojniej w świecie odjechał do Lwowa zagrożonym pociągiem Nr. 1612, oddając służbę ruchu asystentowi Keslerowi. Klaften z Krenzlem starali się zatuszować ów wypadek, jednak notatka kierownika pociągu w dzienniku jazdy popsuła im te chwalebne zamiary. Mimo to niedoszły ten wielki karambol próbowali oni przedstawić jako drobną pomyłkę ruchową i nieznaczne zajście bez tych następstw jakie w rzeczywistości mogły mieć miejsce. Widocznie że dyrekcya musiała uwierzyć temu przedstawieniu rzeczy, gdyż dotychczas w sprawie tej nie przedsięwzięto żadnych dochodzeń.

Także i dnia 9 stycznia omal że nie przyszło do karambolu. Podczas wjazdu pociągu osobowego Nr. 1611, puszczono samopas wozy ładowne bez hamowniczego. Wozy te pędziły ku zwrotnicom, na które wjeżdżał pociąg Nr 1611. Katastrofa zdawała się być nieuniknioną gdyby znowu nie nadzwyczajna przytomność umysłu zwrotniczego, który pociąg osobowy zatrzymał tuż przed zwrotnicami. Dopiero po cofnięciu rozbiegłych wozów pociąg osobowy z kilkunastominutowem spóźnieniem wpuszczono do stacyi. Dotyczącą uwagę kierownika pociągn Horaka adjunkt Krenzel wyradyrował i cały wypadek zatuszowano.

(Ciąg dalszy nastąpi)

Stryj. *(Z paszaliku Kaczanowskiego)* W Stryju w t. zw. organizacyi centralnej od czasu secesyi w r. 903, »najmądrzejszym« i »najwpływowszym« był adherent »towarzysza« Kurowskiego »towarzysz« Ludwik Ostafiński, blacharz warsztatu stryjskiego. Wzięcie między »towarzyszami« miał tenże tak wielkie, że w jesieni z. r. podczas wyborów do Rady gminnej w Stryju, postawili jego kandydaturę na radnego miasta Stryja, a Kaczanowski w swoim »Kolejarzu« i w partyjnym »Naprzodzie« przez czas dłuższy ogłaszał »Towarzysze! wybierajcie na radnego miasta Stryja tylko tow. Ludwika Ostafińskiego«.

Organizacya centralna utrzymywała się w Stryju tylko dzięki aptekarzowi Soblowi, który za agitacyę między kolejarzami, aby leki na rachunek własny jakoteż kasy chorych kolejowej, pobierali wyłącznie z jego apteki dawał pewien procent na rzecz organizacyi, który wynosił około 100 kor. rocznie.-(Ładne brudy! przyp. red.).

Te pieniądze od p. Sobla pobierał w ratach sam Ostafiński, bo w jego ręku spoczywały wszelkie rachunki, tak że bez niego nawet i teraz nikt z »towarzyszy« z rachunkami do Centrali rady sobie dać nie może.

Dyrekcya lwowska jednak pokrzyżowała macherstwa »towarzyszy« rozporządzeniem, zabraniającem pobierania lekarstw na rachunek kasy chorych w dowolnej aptece, pozwalając z 1 stycznia br. tylko w tej aptece pobierać, którą Dyrekcya wskaże, skutkiem czego aptekarz Sobel wyrzekł się miłości do »towarzyszy« i wypłatę haraczu zamknął.

Przy szkontrum jeden z ciekawszych towarzyszy dowiedział się od aptekarza Sobla ile tenże za cały czas włożył pieniędzy w ten idealny stosunek i skonstatował, że suma wciągnięta przez »towarzysza« Ostafinskiego do ksiąg grupy była, mniejszą blisko o 110 koron!

Horendum! Zwołano wydział, sąd rozjemczy, wezwano na ratunek »towarzysza« Kaczanowskiego. Po dłuższem zastanawianiu się nad tą »paskudną sprawą« uchwalono że »tow. Ostafiński przestaje na razie być »towarzyszem«. Pożyczone pieniądze ma zwrócić w ratach miesięcznych aż po 5 koron a po spłaceniu tych pieniędzy będzie znowu czysty jak... fusy i może napowrót zostać.. konfiskatorem, pardon! »towarzyszem«, ale to tajemnica! pod słowem honoru obecnych »towarzyszy«. Dla ogółu zaś ma się nazywać, że towarzysz« Ostafiński z »organizacyi« wystąpił! Gdy to już postanowiono, jeden znowu z ciekawych »towarzyszy« zapytał wydziałowych czy Ostafiński płacił wkładki regularnie, a gdy w odpowiedzi zaglądnięto do odnośnej księgi, przekonano się o horendum! że »towarzysz« Ostafiński od 6-ciu miesięcy już wkładek nie płacił, że zatem nie ma co już przestawać być »towarzyszem«, bo już od trzech miesięcy przestał nim być i to już było w tym czasie gdy kandydaturę tego »wielkiego, zacnego i światłego towarzysza« pismami partyjnemi, na radnego miasta Stryja tak gorąco zalecano.

Ot jak zwykle w tym poszaliku; złodziej na złodzieju siedzi, złodziej złodziejem pogania i t. d. F. a.

Lwów. Nastały obecnie czasy, że trafiają się urzędnicy kolejowi, którzy samowolnie bez żadnego przymusu z góry, wyszukują sobie szpiclowskie zajęcia nie licujące bynajmniej z godnością stanu urzędniczego. Każdy podurzędnik albo sługa musi się wstydzić za tych ludzi, nie umiejących w stanowisku swem uszanować pozycyi społecznej i towarzyskiej, którą jako urzędnik otrzymuje się z tytułu subtelniejszej inteligencyi i lepszego wykształcenia szkolnego.

Zasadom powyższym urąga postępowanie pewnego urzędnika w Zadwórzu, który odbiera portyerom chleb odbierając u wyjścia bilety od podróżnych. Skandaliczność tego postępowania nie leży w samej czynności gdyż żadna praca nie hańbi, ale hańbą jest jeżeli urzędnik nie będąc do tego zmuszonym, czynność tą wykonuje w celu szpiegowania i łapania innych funkcyonaryuszów, zwłaszcza gdy do tego rodzaju funkcyi są ustanowieni osobni funkcyonaryusze. Otóż dnia 2 lutego byłem świadkiem przy pociągu Nr. 15 jak urzędnik w Zadwórzu spełniał ten rodzaj szpiclostwa. Nazwisko tego *gentelmana* podam w następnym numerze.

Jeżeli już mowa o ambicyi, to na ten temat muszę wspomnieć o zabiegach tutejszych podurzędników jak Preger, Proszowski, i Godfried, którzy jeżdżąc przez tyle lat przy pociągach osobowych, zbierając obficie napiwki, nie mogą zapomnieć tych złotych dla nich czasów i teraz zostawszy podurzędnikami, starych swych kolegów z miłą chęcią posuwaliby z ich stanowisk na posterunkach kierowników pociągów osobowych i manipulantów czyli konduktorów pakunkowych. Teraz jako najmłodsi chcieliby się mieniać z tymi starszymi kolegami którzy po największej czę-

sci dosługują swej służby i aby ci zasłużeni na przemian zmieniali się z nimi przy pociągach ciężarowych. Bardziej jeszcze smakuje im obsługa klas, które jako podurzędnicy chcieli by wiecznie mieć w posiadaniu. A więc zawsze oni Mając małe gaże, rościli sobie pretensye do klas z powodu swej biedy, mając większe gaże te same pretensye rościli sobie z tytułu rangi i starszeństwa. teraz zas zostawszy podurzędnikami obsiają przy swych pretensyach z tytułu równości podurzędniczej. Preger zbiera nawet składki w celu utworzenia funduszu, z pomocą którego mają interesowani przeprowadzić te łajdactwa. Życzymy im szczęścia. Stanowczo jednak musimy ich z pewnie że im się to nie uda. (C. d. n.)

Podgórza. *(Ogrzewalnia)* Otrzymaliśmy korespondencyę z Podgórza, co do której z góry zapowiadamy iż z braku miejsca w całości nie pomieścimy jej dzisiaj, odkładając resztę do następnego numera Otóż korespondent nasz pisze:

Słabą stroną austryackiego kolejnictwa jest brak praktycznych techników maszynowych, wszystko bowiem co mamy pod tym względem, są to arystokratyczni pisarze i manipulanci, czyli zwykli biurokraci rekrutujący się z wysiewków wyższych szkół technicznych, których służbę po tym upływie czasu, w jakim oni pozostawali przy egzekutywie, mógłby wykonywać z tym samym pożytkiem pierwszy lepszy dyetaryusz albo kancelista

Dziwna rzecz, że zdolniejsi inżynierowie nie mają szczęścia przy kolei. Taki U d e r s k i n. p który pod względem praktycznej znajomości swego fachu, może nie ma drugiego równego sobie w całej Galicyi, nie ma szczęścia i nie może wypłynąć na widownię godną jego zdolności

Dzięki tym stosunkom rzeczy zaszły dajmy na to w Podgórzu tak daleko, że na 40 lokomotywów znalazłoby się może 4 całkiem zdolnych do służby. Nie daj Boże mobilizacyi, bo nie wiemy jaką radę dałyby sobie zarządy kolejowe z temi 40-ma pudlami Prawda że wyjątkowo ostrą zimę mieliśmy w tym roku sprzyjającą paucin się lokomotyw. z drugiej jednak strony trzeba zaznaczyć, że inżyniery a nasza absolutnie nic nie robiła, aby zapobiedz skutkom wypływającym z tych niekorzystnych warunków atmosferycznych Zdano się w zupełności na łaskę i niełaskę natury nie przeciwstawiając jej z gola żadnej wiedzy żadnej walki. żadnego doświadczenia. zdając się tylko na takich werkmistrzów jak n. p. J a k u b o w s k i, którego U d e r s k. wysyłał zawsze na spacer, gdy rozchodziło się o ważniejsze zagadnienia z działu parowoźnictwa (dla tego po prostu aby nie przeszkadzał, lub nie popsuł sprawy). Bezhołowie spotęgowane iegoroczną zimą zaszło tak daleko, że maszyny wyszła się bez latarni sygnałowych na przodzie lokomotywy ($^{15}/_{12}$ pociąg Nr 1021 odprowadzony do Krakowa maszyną bez sygnałów z wiedzą urzędnika ruchu)

Obecnie sytuacya stała się poważnie niebezpieczną, tak ze względu na możliwość zastoju ruchowego i braku maszyn. jak i ze względu bezpieczeństwa dla zdrowia i życia z powodu nadwątlenia i osłabienia tych lokomotyw które jeszcze znachodzą się w uzyciu.

Kotły bowiem od dłuższego czasu nie są płukane, nie ma zas czasu odmienić w nich wodę, ogień bowiem po kilka tygodni nie wygasa w palenisku, w którym to celu do Oświęcima wysłano nawet werkmistrza Jakubowskiego i dwóch maszynistów, celem utrzymywania pary i ognia przez ten czas w którym przyjezdny maszynista wypoczywa Taki mądry sposób obmyślono na brak maszyn, a w celu tym płaci się dyety jednemu werkmistrzowi i dwom maszynistom. Pierwszy lepszy palacz zdobyłby się na mądrzejsze zarządzenie, bo wystarczyłoby zwiększyć tylko o dwóch ilośc robotników węglowych, w celu spieszniejszego ładowania węgla i dodanie jednej maszyny rezerwowej od strony zachodniej a spóźnianie pociągow do Podgórza byłoby wykluczonem (C d. n.)

KRONIKA.

Kronika wypadków. Dnia 2 lutego b. r. o godzinie 12 w południe, ze stacyi Podgórze-Płaszów w kierunku Oświęcima wypuszczono pociąg, który zderzył się z jadącym po tym samym torze pociągiem Nr. 1081*a* między Płaszowem a przystankiem kolejowym Podgórzu miasto. Lokomotywa pociągu Nr. 1081*a* uszkodzona Z personalu obu pociągów nikt nie doznał uszkodzenia.

Dnia 3-go b. m. z rana na stacyi Zimna Woda, tuż pod Lwowem. podurzędnik kolejowy D u b i e ń s k i chciał w ostatniej chwili wsiąść do pociągu osobowego, odchodzącego do Lwowa, i w tym celu wyszedłszy z mieszkania swego położonego po drugiej stronie toru, przechodził przez tor do wagonu. W tej chwili jednak wpadł na stacyę pospieszny poranny „Ekspress“, zdążający do Krakowa, który w Zimnej Wodzie nie staje, i nieszczęśliwy podurzędnik dostał się pod koła lokomotywy, które go dosłownie poszarpały. Dubieński był kawalerem i mieszkał ze swoja matką staruszką.

Naczelnikiem urzędów pomocniczych w stanisławowskiej dyrekcyi kolejowej, jest niejaki Aleksander Bufan, który wzięty analfabetą do wojska, poduczył się tam z czasem czytać i pisać, a wykrzesawszy się z „ufermy' na »świarnego wojaka«, został z biegiem czasu »felebrem przy sanitetach.

Z jakim dorobkiem duchowym z wojska wyszedł, zbadać trudno faktem jednak jest, że wyszedł fizycznym kaleką z zakrzywionym palcem u prawej ręki. Krzywizny tej napytał się ponoś (jak znawcy twierdzą) z częstego ujmowania za ucho i wynoszenia pewnego, szczególniej w szpitalu w ciągłym użyciu będącego... naczynia.

Po odbyciu sześciomiesięcznej praktyki biurowej i zrzuceniu wojskowego kabata, został pan feleber Buffan zemianowany asystentem kolejowym w statucie kancelaryjnym, a następnie po śmierci Otevrela, powierzono mu kierownictwo ekspedytu w stanisławowskiej dyrekcyi kolejowej.

No i wtedy stało się już z jego mózgownicą »aus«. Zdurniał biedak z kretesem i zachorował na megalomanię najwyższego stopnia Zapomniawszy czem był i czem właściwie dotychczas jest, rozpoczął swe rządy sekowaniem i prześladowaniem dyurnistów, pisarzy, woźnych i innych biedaków, przewyższających go w gruncie rzeczy o całe niebo rozumem i inteligencyą

Zasmarować komus kondutę, pozbawić kogoś chleba, napędzić ze służby, oczernić przed przełożonymi, to wszystko stało się u tego ananasa chlebem powszednim. Dodawszy do tego nad wyraz brutalne postępowanie z podwładnymi, bezczelną arogancyę w obcowaniu z innymi urzędnikami, obleśną służalczość w obec przełożonych a w końcu bezdenną głupotę i zarozumiałość, otrzymamy sylwetkę pana Buffana, wierną, trafną i prawdziwą

Wprawdzie na takiego dygnitarza od mundowania i od wózków ekspedycyjnych nie potrzeba filozofów i pierwszy lepszy kiep (ut exemplum docet) brzemieniu »Vorstanda« podoła — to jednak zwracamy uwagę stanisławowskiej dyrekcyi na to, że Buffan nie posiada znajomości języka polskiego. Wytworzył on sobie jakąś specyalnie ala Babel gwarę z wyrazów rumuńskich, niemieckich, czeskich i posługuje się nią jako »językiem polskim« w zetknięciu urzędowem ze stronami, o czytaniu zaś i pisaniu w językach krajowych nie ma pan „Vorstand“ jak wiadomo, najmniejszego pojęcia — ani w ząb!

Dyrekcya stanisławowska zapomniała widocznie o tem, powierzając Buffanowi kierownictwo ekspedytu, ze w myśl wymogów, naczelnik urzędów pomocniczych musi władać perfect językami krajowymi Niechajże więc dyrekcya przypomni sobie ten sine qua non warunek i naprawi błąd, detronizując Buffana z naczelnikowskiego stolca (zwłaszcza, że już przecież ze „stolcami“ miał w szpitalu wojskowym dość do czynienia. Buffanowi zaś radzimy, by utemperował swój ognisty animusz i pamiętał o tem, że. chociaż kura wygramoli się czasem wysoko, choćby na.. wychodek, to jeszcze przecież z tego nie racya, by miała się stać... jaskółką.“

Zrozumiano?

Uczeni ze Sławkowskiej ulicy zostali do tego stopnia zaniepokojeni zamiarem krakowskich kolejarzy: prowadzenia samodzielnej i niezawisłej akcyi wyborczej że trzęsąc łydkami z przerażenia, przerwali swe głębokie studya nad *rewolucyjnem znaczeniem hemeroidów w państwie przyszłości* i w widocznem rozdrażnieniu zatytułowali niewłaściwie swój artykulik w *Naprzodzie*, bo zamiast napisać *Osła kują a żaba nogę nadstawia*, — porównali siebie aż z koniem wyborczym, podkuwanym do przyszłych wyborów Otóż „uczoność“ tych „nadtowarzyszy“ rozpiera ich serca taką dumą, że aż przeceniają swą wielkość o całą chromatyczną gamę różnic, jakie zachodzą między temi dwoma bydlątkami

Przeuczenie się tych kilku nieśmiertelnych, mających zresztą apetyty zwykłych śmiertelnych analfabetów, z całą prozaicznością smrodów towarzyszących ich trawieniu, pozbawiły naszych „uczonych“ dobrej pamięci i wdzięczności dla dawniejszych „zasłużonych“ mężów z pośród ich grona Nie tylko że zapominają oni o swych współdziałaczach na Wiśniczu, nie tylko że się ich wypierają, lecz w dodatku podrzucają ich na obce podwórko, jak się to ma rzecz z Pilawskim. byłym współpracownikiem *Naprzodu* któremu to pismo i partya zawdzięcza wszystkie lepsze korespondencye w swym organie i dyskretni

wysługi. Ten to Pilawski 100 kart wyborczych i 100 legitymacyi wyborczych złożył u nóg ich papieża. Pilawski sprawił pogrom Ehrenbergowi za pomocą *Naprzodu* i tego Pilawskiego wypierają się uczeni ze Sławkowskiej ulicy, chociaż tenże we Wiedniu odwiedzając papieża ściskał się z nim najserdeczniej dając sobie buzi nawzajem.

Bliższe szczegóły tej *Raubritterromantik* powtórzymy przy wyborach.

Niemniej i drugi Wiśniaczanin Skrzyszowski był faworytem Misiołka i za jego wpływem bywał wybierany „jako prawdziwy mądry towarzysz" za delegata na wszystkie kongresy i konferencye kolejarzy. Albo Średniawski? Ten „mąż" najbliżej przecież spokrewniony jest z partyą przez zięcia swego Stefana Zielińskiego? I co tu zaczepiać kogoś czystego, jeżeli się ma nadal jeszcze stosunki z takim Kurowskim, Sarkowskim i t. p? Nie wspominamy zaś o Kłosowskim i Zelaszkiewiczu.

Mieliśmy jeszcze coś napisać o Rosenstoku, wobec tego jednak że temat ten nasuwa zaraz tyle refleksyi o *Secesyi Goldsteinie* i wielu arystokratycznych spelunkach, rzecz tę odkładamy do stosowniejszej chwili, zwłaszcza że nie jest ona pozbawioną pikanteryi, z którą dokładniej chcielibyśmy zapoznać szersze koła wyborców.

Dziennik urzędowy c. k. kolei północnej *(Amtsblatt der k. k. Nordbahn)* wydany z końcem stycznia br. rozporządza że karty wolnej jazdy na liniach państwowych, jakoteż pobór węgla po zniżonych cenach z zapasów kolejowych mogą otrzymać ci tylko funkcyonaryusze byłej kolei północnej, którzy przeszli na status kolei państwowych. Tenże dziennik urzędowy rozporządza w dalszym ciągu że termin do zgłaszania się na przejście w status państwowy wyznaczonym został do dnia 1 kwietnia br.

Znowu raport do albumu. Tym razem w lwowskiej dyrekcyi znalazł się kierownik pociągu, który wstydząc się polskiego języka, wolał raczej popisać się następującym monstrum językowem. Oto co napisał ów miły człowiek:

Bei W. H. Nr. 290, Maschinfir das Zug aushalte die Signaltarczesten in die mitte die Tore und das Wekter nicht am Post. Ich frage eine kleine Bube, mir sage niks wisse wo ist das Wektor. Ich auch niks wisse weiter gefare *Zugsfir* N. N.

Jak lwowski Kolejarz broni robotników. Nie ma kategoryi funkcyonaryuszów w służbie kolejowej, którejby się nie czepił organ Kaczanowskiego, oblewając je błotem ze swego kałamarza, za to, że lekceważą sobie jego rzekome posłannictwo, jego pismo i jego organizacyę. Od czasu do czasu p. Kaczanowski przybiera rolę mściciela i chłoszcze w swoim organie raz tą raz ową kategoryę. Najpierwej przed kilku laty dostało się maszynistom, których ten organ nazwał parobkami, smoluchami i t. p. później począł tenże jadem swej nienawiści znęcać się nad konduktorami nazywając ich gremialnie łapownikami i obiecując skarżyć ich za napiwki w parlamencie. Niedawno ofiarował się p. K a c z a n o w s k i znowu do banmistrzów i na nich wylał wszelakie pomyje uzlewane w jego pracowni redaktorskiej, wzywając przy tem zarządy kolejowe do zrównania banmistrzów z wizerami. W ostatnim numerze z dnia 1 lutego br. wściekły na podgórskich palaczy i robotników ogrzewalni że omijają jego organizacyę natchniony przez R e g u ł ę i S z y p u ł ę rzuca się na tych najbiedniejszych i najpracowitszych ludzi w kolejnictwie robiąc ich pijakami lizunami i łajdakami w opinii przełożonych i władz kolejowych. Na szczęście „psie głosy nie idą w niebiosy" a pisanina Kaczanowskiego nie osiągnie zamierzonego skutku, gdyż takiego *Kolejarza* ani nikt nie czyta, ani nikt się z nim nie liczy, jako z wytworem mózgowym nie mającym nic wspólnego z kolejnictwem. A ostatecznie palacze i robotnicy ogrzewalni podgórskiej znani są z wzorowej trzeźwości.

Insynuacye zaś Kaczanowskich, Szypułów i Regułów są najzwyklejszem oszczerstwem w szeregu niezliczonych łajdactw jakich dopuszcza się to pismo.

Oto ustępy z *Kolejarza* w których redaktor tego nieszczęśliwego pisemka znieważa i spotwarza podgórskich robotników i palaczy z ogrzewalni:

„**Pan Wajda przyjmuje** do węgla i na pucerów ludzi zwichniętych, **przeważnie pijaków i z takich** ludzi, którzy lizuństwem i podłotą pokrywają swoje pijactwo, **rekrutuje palaczy,** zmuszając później maszynistów, by z takimi ludźmi służbę na maszynach robili..

Z wyjątkiem kilku palaczy (członków p. Kaczanowskiego, przyp. red.).. reszta tworzy gwardyę lizuństwa.

W końcu K a c z a n o w s k i grozi straszliwie, że od strachu aż szpik w kościach marznie," dodając na ostatek: „wzywamy personel aby stanął w naszych szeregach, a wówczas potrafimy złe w bardzo krótkim czasie naprawić." To znaczy że ci dotychczasowi rzekomi pijacy i lizunie, nazwani będą mądrymi, uczciwymi i zacnymi towarzyszami zaraz po wpłacaniu pierwszej wkładki.

„**Przygody kilku małp**" jako artykuł zamieszczony w 24 numerze »Nowego Kolejarza« z dnia 15 grudnia 1906 r. pod powyższym napisem, stał się przedmiotem skargi sądowej, z powodu że uczuli się nim obrażeni następujący *gentelmeni*: p. dr. Mikołaj Gryziecki adwokat w Krakowie i dwaj jego klienci p. Władysław Leśniakowski adjunkt kolejowy dawniej w Żywcu, a obecnie w Kalwaryi i w końcu brat poprzedniego p. Stanisław Leśniakowski mechanik w Krakowie.

Rozprawa przed sądem powiatowym w Krakowie pod przewodnictwem radcy p. Windakiewicza odbyła się dnia 9 lutego przeciw odpowiedzialnemu redaktorowi N. Kolejarza p. W. Bachowskiemu który ofiarował dowód prawdy na wszystkie zarzuty, którymi oskarżyciele czuli się dotkniętymi. Przy końcu postępowania dowodowego p. Gryziecki w imieniu swojem i klientów oświadczył że odstępuje od oskarżenia w obec czego wydanym został wyrok uwalniający redaktora N. Kolejarza, a skazujący oskarżycieli prywatnych pp. Leśniakowskich i p. Gryzieckiego na ponoszenie kosztów procesowych.

Na fundusz prasowy N. Kolejarza w IV kwartale 1906 złożyli koron:

J. S. Jasło 0.50, W. D. Jasło 0.50, G. T. Przemyśl 2.00, Koledzy z Jasła na koszta procesu prasowego 7.00 I. T. w Podgórzu 1.40, Żywiec na proces 4.40, W. K. w N. Sączu 1.50, J. W. w P. 1.00, P. T. Kraków 1.00, T. A. Podgórze 0.30, P. J. Kraków 4.00, R. L. w Sz. 0.40, K. J. w J. 0.60, J. K. w Krakowie 2.00, P. T. w T. 2.00, M. J. w Krakowie 1.00, L. S. w R. na prasówkę 10.00, S. H. Kraków na proces 5.00, N. R. w Krakowie na proces prasowy 20.00, Z. J. w P. 2.00, C. S. w P. 1.00, M. W. w Krakowie 2.00, Bonarka 1.00, W. A. 0.50.

Razem w IV-tym kwartale 1906 złożono 71 koron 10 halerzy.

Na tenże cel w pierwszych trzech kwartałach ubiegłego roku złożono według poprzedzających wykazów 236 koron i 30 halerzy.

Razem przeto w r. 1906 złożono na fundusz prasowy

307 koron 40 halerzy.